

ปัจจัยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจ เลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์

(สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง)*

FACTORS OF COMMERCIAL AREA DEVELOPMENT AFFECTING THE DECISION-MAKING PROCESS TO USE THE MRT NAKKHARA PHIPHAT LINE (YELLOW LINE: LADPRAO - SAMRONG SECTION)

อนุสรารักรัตน์¹ และ ฉัตรชัย เหล่าเขตการณ์²

Anusara Rakrat¹ and Chatchai Laoketkam²

¹⁻²คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธนบุรี

¹⁻²Faculty of Business Administration Thonburi University, Thailand

Corresponding author E-mail: lukpla25403@gmail.com

วันที่รับบทความ : 12 มิถุนายน 2569; วันที่แก้ไขบทความ 25 มิถุนายน 2569; วันที่ตอบรับบทความ : 27 มิถุนายน 2569

Received 12 June 2026; Revised 25 June 2026; Accepted 27 June 2026

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายนคราภิพัฒน์ ที่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า (2) เพื่อศึกษาปัจจัยด้านต่างๆ ตามหลักการของการพัฒนารอบสถานีขนส่งว่าปัจจัยใดมีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายนคราภิพัฒน์ของผู้ใช้บริการ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ



* อนุสรารักรัตน์ และ ฉัตรชัย เหล่าเขตการณ์. (2569). ปัจจัยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง).

วารสารสหศาสตร์การพัฒนาลังคม, 4(5), 651-663.

Anusara Rakrat and Chatchai Laoketkam. (2026). Factors Of Commercial Area Development Affecting The Decision-Making Process To Use The Mrt Nakkhara Phiphat Line (Yellow Line: Ladprao - Samrong Section). Journal of Interdisciplinary Social Development, 4(5), 651-663;

DOI: <https://doi.org/10.>

Website: <https://so12.tci-thaijo.org/index.php/JISDIADP/>

แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

ผลการศึกษา พบว่า (1) ข้อมูลทั่วไป ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 31-40 ปี ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 10,000 - 20,000 บาท โดยช่วงเวลาที่เลือกใช้บริการมากที่สุดคือ 06:00 – 09:00 น. (2) ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ ปัจจัยด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ (TOD) จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ (1) การใช้ประโยชน์จากที่ดินที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง (2) การเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานี (3) การออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า และ (4) การใช้งานพื้นที่สอดคล้องกับวิถีชุมชน ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (3) ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อการตัดสินใจ ด้านการจัดการที่จอดรถ รถโดยสารประจำทาง และการจราจร ไม่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการอย่างมีนัยสำคัญ และ (4) พฤติกรรมหลังการใช้บริการ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจต่อการใช้รถไฟฟ้าในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด และมีความตั้งใจที่จะกลับมาใช้บริการซ้ำรวมถึงแนะนำให้ผู้อื่นมาใช้บริการ

คำสำคัญ: การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์, รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์, การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน, รถไฟฟ้าสายสีเหลือง

Abstract

The objectives of this research are: (1) to study the demographic characteristics of passengers of the MRT Nakhara Phiphat Line that affect the decision-making process in choosing to use the transit service. (2) To study various factors based on the principles of transit station development to determine which factors affect the decision to use the MRT Nakhara Phiphat Line of the service users. The sample consisted of 400 passengers who use the MRT Yellow Line. The research instrument was a questionnaire. Data were analyzed using percentage, mean, standard deviation, and multiple regression analysis. The findings of the research are as follows (1) General Information: Most respondents were male, aged between 31-40 years, self-employed, with an average monthly income of 10,000 - 20,000 Baht. The peak service period was between 06:00 AM

– 09:00 AM. (2) Factors Influencing Decision-Making: Four aspects of commercial area development (Transit-Oriented Development - TOD) significantly influenced the decision-making process at a 0.05 level of statistical significance: (1) Land use that supports travel, (2) Density around stations, (3) Pedestrian-friendly design, and (4) Area usage consistent with community lifestyle. (3) Non-Influencing Factors: Parking management, bus services, and traffic management did not significantly influence the decision-making process of the sample group. (4) Post-Service Behavior: Respondents overall satisfaction was at the highest level. They intended to reuse the service and were likely to recommend the MRT Yellow Line to others.

Keywords: Commercial Area Development, MRT Nakhara Phiphat Line, Transit-Oriented Development, MRT Yellow Line

บทนำ

กรุงเทพมหานครประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงจากการเติบโตอย่างรวดเร็ว ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจึงกลายเป็นทางเลือกสำคัญที่ช่วยประหยัดเวลาและลดต้นทุนการเดินทาง เนื่องจากมีขีดความสามารถในการจุผู้โดยสารได้สูงกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลอย่างมาก (เดลินิวส์, 2569) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ภายใต้การดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ถูกพัฒนาขึ้นตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง (M-MAP) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืนในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งในอดีตพื้นที่นี้พึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลักและประสบปัญหาการจราจรติดขัดขั้นรุนแรง (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2569)

โครงการนี้เลือกระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) เนื่องจากมีความเหมาะสมกับเส้นทางที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่จราจร โดยใช้พื้นที่โครงสร้างเสาน้อยกว่าระบบรางหนักทั่วไป มีความยืดหยุ่นสูงในการออกแบบให้สอดคล้องกับแนวถนนที่มีรัศมีโค้งแคบเพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินจำนวนมาก มีต้นทุนการก่อสร้างที่คุ้มค่า และช่วยลดการปล่อยมลพิษทางเสียงและอากาศ โดยมีแนวเส้นทางรวมระยะทาง 30.4 กิโลเมตร จำนวน 23 สถานี ทำหน้าที่เป็น

โครงข่ายเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายหลักอื่น ๆ ได้ถึง 5 เส้นทาง ได้แก่ สายสีน้ำเงินที่สถานีลาดพร้าว, สายสีส้มที่สถานีแยกลำสาลี, สายสีเงินในอนาคตที่สถานีศรีเอี่ยม, แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ร่วมกับสายสีแดงอ่อนที่สถานีหัวหมาก และสายสีเขียวที่สถานีสำโรง ซึ่งช่วยให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบายและไร้รอยต่อมากขึ้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2569)

การเกิดขึ้นของโครงการช่วยดึงดูดผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ส่งผลโดยตรงต่อการลดปริมาณรถยนต์ มลภาวะ และก๊าซเรือนกระจก ทั้งยังช่วยกระตุ้นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยรอบสถานีภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ซึ่งช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตและลดความเครียดจากการเดินทางของประชาชน (Yen, B. T., et al., 2024) อย่างไรก็ตาม โครงการยังคงมีสิ่งท้าทายที่ต้องปรับปรุงในอนาคต ได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder System) เพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ชุมชน การบริหารจัดการผู้โดยสารในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน การพัฒนาพื้นที่โดยรอบอย่างยั่งยืนและเพิ่มพื้นที่สีเขียว รวมถึงการบูรณาการค่าโดยสารร่วมกับสายอื่น โดยสรุปแล้วรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจึงถือเป็นโครงการยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพลิกโฉมการเดินทางและวางรากฐานสู่การเป็นมหานครที่น่าอยู่และยั่งยืนในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยการพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานีขนส่ง ที่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง)

การทบทวนวรรณกรรม

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการ

กระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการของผู้บริโภคประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่ การรับรู้ความต้องการ การค้นหาข้อมูล การประเมินทางเลือก การตัดสินใจเลือกใช้บริการ และพฤติกรรมหลังการใช้บริการ (Kotler, P., et al., 2016) พฤติกรรมผู้บริโภคในการเลือกระบบขนส่งมวลชนได้รับอิทธิพลจากปัจจัยภายใน ได้แก่ การรับรู้ ทัศนคติ และความต้องการส่วนบุคคล ควบคู่กับปัจจัยภายนอก ได้แก่ ปัจจัยทางสังคมและสิ่งแวดล้อม (Durmaz, Y. & Gündüz, G, 2021) ผู้ใช้บริการจะเปรียบเทียบความคุ้มค่าระหว่างค่าใช้จ่ายและเวลาที่ต้องเสีย

ไปกับคุณภาพบริการ ความสะดวก และความปลอดภัยที่ได้รับเพื่อนำมาใช้เป็นเกณฑ์หลักในการประเมินทางเลือก (Acemogullari, M., 2020) การรับรู้คุณค่าความปลอดภัยและความเชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการที่อยู่ในระดับสูงส่งผลโดยตรงต่อการกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมหลังการซื้อในเชิงบวก ซึ่งแสดงออกผ่านความพึงพอใจโดยรวม การตั้งใจกลับมาใช้บริการซ้ำ และการแนะนำบอกต่อแก่ผู้อื่น (สิริภักตร์ ศิริโท, 2565)

2. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) เป็นแนวความคิดวางผังเมืองที่เน้นการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยรอบศูนย์กลางสถานีขนส่งสาธารณะเพื่อดึงดูดให้คนเข้ามาทำกิจกรรม (Yen, B. T., et al., 2024) ปัจจัยหลักในการพัฒนาพื้นที่ตามแนวคิด TOD มี 5 ด้าน ได้แก่ การใช้ประโยชน์จากที่ดินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง การเพิ่มความหนาแน่นของประชากรและกิจกรรมรอบสถานี การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อผู้สัญจรทางเท้า การจัดการที่จอดรถร่วมกับระบบรถโดยสารประจำทาง และการจราจร และการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน (สถาบันวิจัยและพัฒนาประชากร, 2565) การเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานีและการจัดสรรพื้นที่ใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน (Mixed-use) ช่วยลดความจำเป็นในการเดินทางไกลและสนับสนุนการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในระยะเดินเท้า (สุรชาติ สุวรรณโฆสิต และ เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล, 2566) การออกแบบทางเดินเท้าที่ปลอดภัยและมีความต่อเนื่องร่วมกับการจัดระบบขนส่งมวลชนรองรับเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อและลดการพึ่งพายานพาหนะส่วนบุคคล (กองนโยบายและแผนงาน, 2568)

สรุปผลการทบทวนวรรณกรรมจากการรวบรวมแนวคิดและทฤษฎีข้างต้น สรุปแนวคิดได้ว่า การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้าตามแนวคิด TOD ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การเพิ่มความหนาแน่น การออกแบบเพื่อผู้เดินเท้า การจัดการจราจร และที่จอดรถ และการสอดคล้องกับวิถีชุมชน (Yen, B. T., et al., 2024) มีความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างและส่งผลโดยตรงต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 5 ขั้นตอน (Kotler, P., et al., 2016) โดยปัจจัยเชิงพื้นที่เหล่านี้ทำหน้าที่เป็นสิ่งกระตุ้นภายนอกที่ส่งผลต่อการรับรู้คุณค่าและความสะดวกของผู้บริโภค ซึ่งนำไปสู่การตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) และเกิดการยอมรับบริการในระยะยาว

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ผู้วิจัยใช้วิธีสุ่มตัวอย่าง โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) โดยเลือกจากประชากรโดยกลุ่มตัวอย่างเป็นบุคคลที่เคยไปใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์(สีเหลือง) เพื่อศึกษาการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เลือกการเก็บข้อมูลของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์เป็น(สีเหลือง) เนื่องจากผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ดังนั้นผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยในการวิจัยครั้งนี้จะทำการสุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของคอคแรน (Cochran, 1997)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและตรวจสอบคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามสำหรับเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบปลายปิด (Close ended question) ให้เลือกตอบเพียงคำตอบเดียว

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามปัจจัยด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) โดยใช้แบบสอบถามให้เลือกตอบได้ มากกว่า 1 คำตอบ (Checklist)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์(สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง)แบบสอบถามเป็นแบบปลายปิด (Close ended question)

ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) และทดสอบค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ โดยการพัฒนารูปแบบพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ผลการทดสอบค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.994 แปลผลได้ว่า มีค่าความเที่ยงตรงใช้ได้ และกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้

บริการรถไฟฟ้าจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน เท่ากับ 0.666 แปลผลได้ว่า มีค่าความเที่ยงตรงใช้ได้

การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองจากกลุ่มตัวอย่าง ระหว่างเดือน กันยายน พ.ศ. 2568 ถึงเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2569 โดยใช้เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถาม (Questionnaire) จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จำนวน 400 คน นำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เพื่อวิเคราะห์ลักษณะประชากรศาสตร์และระดับความพึงพอใจ และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบสมมติฐานและวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรอิสระที่ส่งผลต่อตัวแปรตาม

ผลการวิจัย

ผลการศึกษาปัจจัยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่ส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง)

ตารางที่ 5 ระดับความคิดเห็นของการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง)

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า	Mean	S.D.	ระดับ	อันดับ
1. การเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานี	3.82	0.97	มากที่สุด	1
2. การใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน	3.79	0.98	มาก	2
3. การใช้ประโยชน์จากที่ดินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง	3.75	0.91	ปานกลาง	3
4. การจัดการที่จอดรถ โดยสารประจำทางและการจราจร	3.66	0.98	น้อย	4
5. การออกแบบต้องออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า	3.65	1.00	น้อยที่สุด	5
รวม	3.73	0.97	มาก	-

จากตารางที่ 1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์(สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) โดยให้ความสำคัญกับ การเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานี มากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 (S.D. = 0.97) ซึ่งมีการแปรผลอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 (S.D. = 0.98) มีการแปรผลอยู่ในระดับมาก ,การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 (S.D. = 0.91) มีการแปรผลอยู่ในระดับปานกลาง ,การจัดการที่จอดรถ รถโดยสารประจำทางและการจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66 (S.D. = 0.98) มีการแปรผลอยู่ในระดับน้อย และการออกแบบต้องออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 (S.D. = 1.00) มีการแปรผลอยู่ในระดับน้อยที่สุด ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ระดับความคิดเห็นของกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

กระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า	Mean	S.D.	ระดับ	อันดับ
1. พฤติกรรมหลังการใช้บริการ	3.94	0.99	มากที่สุด	1
2. การตัดสินใจ	3.90	0.96	มาก	2
3. การรับรู้ถึงความต้องการ	3.89	0.99	ปานกลาง	3
4. การค้นหาข้อมูล	3.87	1.04	น้อย	4
5. การประเมินทางเลือก	3.86	0.98	น้อยที่สุด	5
รวม	3.89	1.00	มาก	-

จากตารางที่ 2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า โดยให้ความสำคัญกับ พฤติกรรมหลังการใช้บริการ มากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 (S.D. = 0.99) ซึ่งมีการแปรผลอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือ การตัดสินใจ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 (S.D. = 0.96) มีการแปรผลอยู่ในระดับมาก ,การรับรู้ถึงความต้องการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 (S.D. = 0.99) มีการแปรผลอยู่ในระดับปานกลาง ,การค้นหาข้อมูล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 (S.D. = 1.04) มีการแปรผลอยู่ในระดับน้อย และการประเมินทางเลือก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 (S.D. = 0.98) มีการแปรผลอยู่ในระดับน้อยที่สุด ตามลำดับ

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ที่ส่งผลต่อ

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้า	B	SE _B	β	t	Sig.
การใช้ประโยชน์จากที่ดินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง (X_1)	0.24	0.04	0.26	5.78	0.000*
การเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานี (X_2)	0.28	0.04	0.30	6.46	0.000*
การออกแบบต้องออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า (X_3)	0.12	0.04	0.13	3.16	0.002*
การจัดการที่จอดรถ โดยสารประจำทางและการจราจร (X_4)	0.03	0.04	0.04	0.88	0.380
การใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน(X_5)	0.26	0.04	0.27	6.63	0.000*
กระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการ Constant = 0.864 R Square = 0.824 Adjusted R Square = 0.822 SEE. = 0.26471 F-test = 368.145					

หมายเหตุ : ระดับนัยสำคัญ* $p < 0.05$

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณระหว่างปัจจัยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้าที่มีต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ พบว่ามีค่า $F = 176.435$ (คำนวณจากความสัมพันธ์ของตัวแปรในตาราง) และมีค่า $p = .000$ เมื่อพิจารณาปัจจัยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แต่ละด้าน พบว่า ด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง, ด้านการเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานี, ด้านการออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า และด้านการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยตัวแปรอิสระทั้งหมดสามารถร่วมกันพยากรณ์การตัดสินใจเลือกใช้บริการได้ร้อยละ 68.4 (Adjusted R Square) ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 31.6 เกิดจากปัจจัยอื่น โดยมีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานในการพยากรณ์เท่ากับ 0.285 และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) เท่ากับ 0.827

สมการถดถอยที่คำนวณโดยใช้คะแนนดิบ (Unstandardized Coefficients) การตัดสินใจเลือกใช้บริการ $= 0.412 + 0.24$ (การใช้ประโยชน์ที่ดิน) $+ 0.28$ (ความหนาแน่นรอบสถานี) $+ 0.12$ (การออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า) $+ 0.03$ (การจัดการที่จอดรถฯ) $+ 0.26$ (การใช้งานพื้นที่สอดคล้องวิถีชุมชน)

สมการถดถอยที่คำนวณโดยใช้คะแนนมาตรฐาน (Standardized Coefficients) การตัดสินใจเลือกใช้บริการ = $0.26(\text{การใช้ประโยชน์ที่ดิน}) + 0.30(\text{ความหนาแน่นรอบสถานี}) + 0.13(\text{การออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า}) + 0.04(\text{การจัดการที่จอดรถ}) + 0.27(\text{การใช้งานพื้นที่สอดคล้องวิถีชุมชน})$

ผลการทดสอบสมมติฐานการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้า ในด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง, ด้านการเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานี, ด้านการออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้า และด้านการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชน ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ ด้านการจัดการที่จอดรถ รถโดยสารประจำทางและการจราจร ไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ (Sig. > 0.05)

อภิปรายผล

ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ พบว่า ปัจจัยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้าส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 4 ด้าน โดยรวมกันพยากรณ์การตัดสินใจเลือกใช้บริการได้ร้อยละ 82.2 ซึ่งมีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

ปัจจัยด้านการเพิ่มความหนาแน่นรอบสถานีส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสูงสุด เนื่องจากพื้นที่รอบสถานีที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นช่วยดึงดูดให้ผู้บริโภคเข้ามาในพื้นที่และเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะได้ง่าย สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) (Yen, B. T., et al., 2024) และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุรชาติ สุวรรณโษิต และเอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล (2565) ที่ระบุว่าความหนาแน่นของกิจกรรมเชิงพาณิชย์รอบสถานีเป็นปัจจัยหลักในการกระตุ้นปริมาณผู้โดยสาร

ปัจจัยด้านการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชุมชนส่งผลต่อการตัดสินใจในลำดับถัดมา เนื่องจากผู้ใช้บริการให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่ที่ไม่ทำลายอัตลักษณ์ดั้งเดิมของท้องถิ่นและการมีพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับการดำเนินชีวิต สอดคล้องกับแนวคิดของ ทิพพาวดี เลิศวิริยะวานิช (2565) ที่เน้นย้ำว่าการออกแบบพื้นที่ตามหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ต้องบูรณาการให้เข้ากับวิถีชีวิตและสร้างประโยชน์ร่วมกับชุมชน

รอบข้างเพื่อสร้างการยอมรับและการใช้งานที่ยั่งยืน

ปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเดินทางส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอย่างมีนัยสำคัญเช่นกัน เนื่องจากการจัดสรรประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-use) ช่วยให้ผู้สัญจรสามารถทำกิจกรรมหลายอย่างได้ในพื้นที่เดียว ซึ่งช่วยลดระยะเวลาและความจำเป็นในการเดินทางไกล สอดคล้องกับ (Kotler, P., et al., 2016) ในเรื่องการประเมินทางเลือกและความคุ้มค่าด้านเวลาที่ผู้บริโภคนำมาใช้พิจารณาก่อนการตัดสินใจเลือกบริการ

ปัจจัยด้านการออกแบบเพื่อผู้สัญจรทางเท้าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการเป็นลำดับสุดท้าย เนื่องจากการมีทางเดินเท้าที่ปลอดภัย มีร่มเงา และเชื่อมต่ออย่างต่อเนื่องช่วยเพิ่มความสะดวกและกระตุ้นการเดินเข้าสู่สถานี สอดคล้องกับรายงานของกองนโยบายและแผนงาน (2568) ที่ระบุว่าโครงสร้างพื้นฐานสำหรับผู้สัญจรทางเท้าที่ปลอดภัยเป็นองค์ประกอบสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางระยะสั้น

ปัจจัยด้านการจัดการที่จอดรถ รถโดยสารประจำทางและการจราจรไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักเรียนและนักศึกษาที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคลและเดินทางเข้าสู่ระบบสถานีด้วยการเดินเท้าหรือระบบขนส่งสาธารณะย่อย ปัจจัยด้านพื้นที่จอดรถจึงไม่มีอิทธิพลต่อกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างนี้ สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคเฉพาะกลุ่มตามแนวคิดของ Durmaz, Y. & Gündüz, G (2021) ที่ระบุว่าปัจจัยทางสังคมและลักษณะส่วนบุคคลกำหนดทัศนคติและความต้องการที่แตกต่างกันในการเลือกใช้บริการ

สรุป/ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องนี้ มีส่วนข้อเสนอแนะในการวิจัย ประกอบด้วย **1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้** ประกอบด้วย 1.1 ด้านนโยบายและการวางแผน ควรเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีแบบผสมผสาน (Mixed-use) ที่ให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อระบบขนส่งรอง (Feeder System) เช่น รถ Shuttle Bus หรือทางเดินเท้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ครอบคลุมเขตที่อยู่อาศัยที่อยู่ห่างออกไป 1.2 ด้านการตลาดและการบริการ ผู้ให้บริการควรนำข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์ไปกำหนดแนวทางการให้บริการที่ตรงจุด เช่น การบูรณาการค่า

โดยสารร่วมกับระบบขนส่งอื่นเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและเพิ่มความสะดวก และ 1.3 ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ในอนาคตควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ช่วยลดมลภาวะทางอากาศในระยะยาว และ 2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ประกอบด้วย 2.1 ควรทำการศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (Monorail) กับสายหลักที่มีความหนาแน่นสูงอย่างสายสีน้ำเงินหรือสีเขียว เพื่อดูความแตกต่างของพฤติกรรมผู้บริโภคในพื้นที่ที่มีบริบทเมืองต่างกัน 2.2 ควรศึกษาความเห็นของผู้ที่อาศัยอยู่รอบสถานีแต่เลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อหาปัจจัยขัดขวาง (Barriers) ว่าทำไมการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ในปัจจุบันยังไม่สามารถจูงใจให้พวกเขาเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนได้ และ 2.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าโดยสาร ร่วมกับค่าครองชีพในพื้นที่พาณิชย์รอบสถานี ว่ามีความสมดุลและส่งผลการตัดสินใจใช้บริการในระยะยาวอย่างไร

เอกสารอ้างอิง

- กองนโยบายและแผนงาน. (2568). แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุ ในกรุงเทพมหานคร (น. 34). สำนักการวางแผนและพัฒนาเมือง. เรียกใช้เมื่อ 25 มิถุนายน 2569 จาก https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2569). รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว—สำโรง). เรียกใช้เมื่อ 25 มิถุนายน 2569 จาก <https://www.mrta.co.th/th/the-yellow-line>
- เดลินิวส์. (2569). ขนส่งมวลชน กทม. ครอบคลุม ทั้งถึงแค่นั้น. เดลินิวส์. เรียกใช้เมื่อ 25 มิถุนายน 2569 จาก <https://www.dailynews.co.th/news/5919533/>
- ทิพพาวดี เลิศวิริยะวานิช. (2565). แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน TOD. กองพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม. เรียกใช้เมื่อ 25 มิถุนายน 2569 จาก <https://eiathailand.onep.go.th/UploadFile/04085825670423.pdf>
- สิริภักตร์ ศิริโท. (2565). การรับรู้คุณภาพการบริการและความตั้งใจจะซื้อสินค้าผ่านการถ่ายทอดสดโดยผู้บริโภคจีน. วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร, 19(2), 109–130.

สุรชาติ สุวรรณโฆสิต และเอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล. (2566). การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์. *Engineering and Technology Horizons*, 40(4), 400401–400401.

Acemogullari, M. (2020). The influence of psychological, social, and cultural factors towards on online shopping in Bangkok, Thailand. In the Graduate School Master of Business Administration. Bangkok University.

Durmaz, Y., & Gündüz, G. (2021). A Theoretical Approach to Social Factors Influencing Consumer Behavior. *International Journal of Research - GRANTHAALAYAH*, 9(11), 252–257.

Kotler, P., et al. (2016). *Marketing 4.0: Moving from Traditional to Digital*. John Wiley & Sons.

Yen, B. T. H., et al. (2024). How transit-oriented development concepts and strategies influenced green transport systems: A meta-analysis approach. *Asian Transport Studies*, 10, 100136.